

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PUBLICAS
- NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Bragança, Torre da Princesa. — As passagens de nível
e a imprudência de certos condutores. — Dois grandes
melhoramentos, pelo Eng.º J. FERNANDO DE
SOUSA. — Exposição Nacional Suíça 1939-Zurich. —
Doutor Raul Bensaude. — Linhas Portuguesas. — Im-
prensa. — Linha Brasil-Bolívia. — Um invento para
evitar desastres ferroviários. — Comunicações ferrovía-
rias entre Lituania e Polónia. — Batalhão de Sapadores
de Caminhos de Ferro. — O V Almôço dos «Carlos».
— Espectáculos. — Vida Ferroviária. — Publicações Re-
cebidas. — Ecos & Comentários, por SABEL. — As
tragédias da camionagem. — Caminhos de Ferro Colo-
niais. — O Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro.
:: :: — Há quarenta anos. — Parte oficial. :: ::

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE NOVEMBRO

NÚMERO 1221

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA
Engenheiro AVELAR RUAS

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
ÁFRICA (>) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES | P. B. X. 20158
| Direcção 27520

As passagens de nível

e a imprudência de certos condutores

Lemos no *Diário de Coimbra*, de 21 de Outubro, que dias antes estivera eminente um grande desastre, que só por milagre se evitou.

Foi o caso que numa passagem de nível entre a Mealhada e Coimbra, com as cancelas já fechadas, vários veículos aguardavam a passagem de um comboio ordinário. Alguém, que desejava passar com urgência, insistiu com a guarda para que lhe abrisse as cancelas. Esta, em vista de se tratar dum caso de força maior, acedeu. Tanto bastou para que os condutores dos restantes veículos quizessem também passar, e cada qual primeiro.

No meio da linha já os condutores de dois dos veículos discutiam qual devia passar primeiro:

Eu não saio daqui — dizia um, e eu, também não — dizia o outro.

Nisto, a guarda apertando as mãos na cabeça, diz que estava desgraçada! Era um comboio extraordinário que se aproximava.

Grande algazarra, gritaria, gente que se pretende já atirar pela janela fora... de qualquer maneira do veículo abaixo.

O motor de um dos veículos, que era a camioneta que faz a carreira Coimbra-Viseu, parou. Grande aflição, e, repentinamente, o motor arranca, quando precisamente o comboio já estava à vista. Todos se salvaram, mas o motorista da camioneta ficou em tal estado, que esteve algum tempo sem fala.

É assim que sucedem grandes desastres.

E, se acabassem as passagens de nível?

E o *Diário de Coimbra* remata assim a notícia:

«Há países onde elas já não existem, e cá bem poderiam deixar de existir para tranqüilidade dos viajantes e para que se não dessem mais cenas, como a que acabamos de relatar, e que é absolutamente verídica.»

Evidentemente que as passagens de nível não podem desaparecer dum dia para o outro. Mas enquanto elas se mantêm, bom seria que os condutores de automóveis e outros veículos fossem mais prudentes ao atravessar as passagens de nível.

DOIS GRANDES MELHORAMENTOS

AQUISIÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE E ELECTRIFICAÇÃO DO TÚNEL DO ROSSIO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

PUBLICOU há dias o *Diário de Notícias* um interessante artigo do distinto jornalista António Ferro, intitulado *A Fachada*, em que, a propósito da possível vinda de estrangeiros às festas das nossas comemorações centenárias, se apontam várias deficiências e imperfeições da vida nacional e se refere especialmente ao mau estado do material circulante dos nossos caminhos de ferro.

Em artigo de *A Voz* reduzi essas críticas ao seu justo valor. Convém versar na *Gazeta* o mesmo assunto no que respeita ao ponto de vista ferroviário.

As últimas aquisições de material de transporte e tracção das linhas portuguesas foram feitas poucos anos depois da guerra em conta das reparações e por preços exagerados.

Aparte à feitura de vagões em várias linhas e a de carruagens nas oficinas da Companhia da Beira Alta, o material não foi renovado, apesar de se terem aberto à exploração muita dezenas de quilómetros de novos troços.

A Companhia do Norte adquiriu material para o novo trôço da Senhora da Hora à Trofa... e nada mais.

E aqui temos há quinze anos as linhas portuguesas sem renovação de material circulante e nestes últimos obrigadas pela crise que atravessam a restringir quanto possível a conservação.

Além disso, a guerra de Espanha privou-as do material de luxo da Companhia dos Wagons-Lits e do das linhas espanholas.

A muito custo circula, há um ano, entre Lisboa e Hendaya, uma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a e camas, acompanhada de um restaurante que não se compara no apuro de conservação, com os que em tempos normais circulavam nos combóios de luxo e nomeadamente no Sud-Express.

Importa transcrever parte do meu artigo de *A Voz* de 20 de Outubro:

A propósito principalmente dos combóios internacionais, faz o sr. Ferro as seguintes ponderações:

«As nossas fronteiras são geralmente agradáveis, limpas, acolhedoras. Com ligeiros melhoramentos, com certas instruções ao pessoal das alfândegas, aliás cheio de boa vontade, o problema das entradas em Portugal, das «boas vindas», ficará resolvido. Mas essa impressão, infelizmente, não se manterá se o material em curso dos nossos caminhos de ferro não fôr substituído quasi inteiramente. *O caminho de ferro é a primeira casa do viajante.* Se esta fôr confortável, arejada, limpa, o turista estrangeiro fica logo bem impressionado e disposto a ser indulgente para qualquer outra deficiência que venha a encontrar. Quantos viajantes não sintetizam desta forma as suas boas impressões de viagem: «Que prazer viajar nos combóios alemães», «as terceiras classes dos combóios suíços são tão agradáveis como as nossas primeiras», etc.

Ora a verdade é que se o serviço dos nossos caminhos de ferro é excelente no horário, na média da sua velocidade, chega a ser lamentável no que diz respeito a material. Entra-se, em geral, nos combóios portugueses com a mesma sensação triste, angustiosa, com que se entra nos túneis fuliginosos. O aspecto rebarbativo dos assentos estafados, a côr duvidosa das «housses», o mau cheiro dos lavabos mal cuidados, não nos deixam ser absolutamente felizes quando viajamos na nossa terra, por mais empolgante que seja a paisagem que se enquadra nas janelas das carruagens.

O mal agrava-se ainda mais nas inválidas carruagens-restaurantes, rebotalho do «Wagon-Lit», onde a comida, sempre abundante e sã, é mal apresentada e servida por criados diligentes, solícitos, mas descuidados nos seus fardamentos inapresentáveis, nos seus supostos casacos brancos.»

Áparte algum exagero num ou noutro ponto, importa observar que a deficiência de material e de recursos restringe a sua cuidadosa conservação para o não immobilizar sem haver outro que o renda no serviço.

Quanto a carruagens-camas e restaurantes, é preciso não esquecer que a circulação dêsse material, que pertence à Companhia Internacional dos Wagons-Lits, está praticamente interrompida há

mais de dois anos. Madrid, Barcelona, Valência, Sevilha, Lisboa e subsidiariamente o Pôrto, Granada, Málaga, Algeciras, Bilbao e Santander eram as principais cidades servidas. O centro de convergência e de irradiação era Madrid.

O *Sud-Express*, Madrid-Hendaia com as suas ramificações Lisboa-Medina e Pôrto-Pampilhosa, deixou de circular. A custo se conseguiu, há um ano, a circulação de uma carruagem mista de 1.^a e 2.^a classes, com alguns compartimentos de camas, entre Lisboa e Hendaia em continuação da parte francesa do antigo *Sud-Express*.

Enquanto não terminar a guerra em Espanha e a circulação ferroviária não voltar a ser coisa que se pareça com o estado anterior, a viagem por terra para Portugal não poderá ser feita com boas carruagens-camas e restaurantes aprimorados.

Faz-se o que se pode com material deficiente e cansado. A este respeito não tenhamos ilusões. O antigo *Sud* tinha pelo menos três carruagens de ou para Madrid e uma ou duas de ou para Lisboa. Em certas partes do percurso circulavam excelentes restaurantes do melhor aspecto e comodidade.

Quando poderemos voltar a esse estado de serviço? Quando Madrid deixar de ser uma praça de guerra vermelha, cercada e bombardeada, e as suas relações ferroviárias com os outros grandes centros se normalizarem.

Estou certo de que as empresas ferroviárias se esforçarão por melhorar o serviço internacional entre a França e Portugal para o ano do centenário. Tudo depende porém da situação política e militar da Espanha. Até à pacificação e normalização do país vizinho escusado será pensar em grandes comodidades oferecidas ao tráfego internacional.

Por exigências indeclináveis de serviço interno têm de se decidir e sem delongas. É absolutamente indispensável e urgente a aquisição de carruagens, além das automotoras que a C. P. vai adquirir, ao que parece. Além disso há que transformar várias locomotivas conformes estudos feitos com grande melhoria da exploração e porventura adquirir outras.

Tudo isso representa avultado dispêndio, que as Companhias não têm recursos para fazer e parte do qual interessa às antigas linhas do Estado, quer de via larga, quer de via estreita.

Como se resolve o assunto?

Abandonando as linhas à sua situação precária até que o serviço desça abaixo de con-

dições aceitáveis e se torne incômodo e vergonhoso?

Não é decerto esse o propósito dos poderes públicos. E se o não é, não há tempo a perder.

É oportuna a citação de outro trecho do meu artigo de *A Voz*:

Haja ou não festas centenárias, afluam ou não estrangeiros, a escassez e deficiente conservação do material não renovado farão cair as linhas portuguesas num estado deplorável e deprimente.

Por culpa das empresas? Não. As suas reclamações têm-se feito ouvir há muito, mas dir-se-ia que se resolveu aplicar-lhes o lema da economia liberal: *laissez faire, laissez passer*. Do regime do monopólio passaram para o da concorrência da camionagem? Sofram-lhe as conseqüências e a sua crise é o resultado do progresso realizado.

Esse critério, que parece predominar entre nós e de que vimos ainda há poucos dias o reflexo numa entrevista célebre, é bem diverso do que nos outros países se tem seguido. Considera-se a rede ferroviária parcela importantíssima e imprescindível do património nacional, que exerce funções económicas e administrativas, que a camionagem não pode suprir. Faz-se pois desta auxiliar da via férrea, regula-se razoavelmente a concorrência e em certos casos dificulta-se ou impede-se. Por outro lado, o Estado supre as deficiências de recursos para conservar e melhorar as linhas, o seu material e a exploração, como acode à rede de estradas, igualmente imprescindível.

Estude-se pois a solução pronta do problema de acordo com as empresas,

Fixado o material que é preciso adquirir e transformar, há que facultar empréstimos industriais a juro muito módico (3 % por exemplo) correspondente ao aluguer do material, que ficará pertencendo ao Estado, dispensado portanto do pagamento do seu valor no termo da concessão. Não há por isso amortização, pois as empresas conservam o material e entregam-no em bom estado.

Não há, a nosso vêr, outra solução razoável para um problema instantâneo.

Ao mesmo tempo há que remodelar o regime jurídico da exploração, fazer a racional coordenação dos transportes pela reforma da regulamentação do automóvel de carga e rigorosa fiscalização do movimento das estradas. Revisão do decreto de 1864 e do Regulamento de 1868, remodelação das tarifas já preparada: são providências urgentes, algumas das quais

estão há muito preparadas sem que se possa justificar a dilação em as pôr em prática.

* * *

A propósito de melhoramentos de Sintra referi-me, há pouco, a um melhoramento de grande alcance a que o público seria muito sensível e que bem podia ter lugar de preferência entre os que se projecta levar a efeito.

É sabido que a circulação no extenso túnel do Rossio é sobremodo incomodativa pelo calor e pelo fumo determinados pela tracção a vapor.

Projectou-se em tempos electrificar as linhas urbanas e de circunvalação e parte da do Leste até o Entroncamento.

Há muito que as circunstâncias fizeram pôr de parte êsse projecto por ser hoje incomportável o respectivo custo.

Mas porque se não há de electrificar o túnel, usando nêle locomotivas eléctricas que circulassem entre as estações de Rossio e Campolide?

Haveria a mudança da locomotiva em Campolide, mas poderia organizar-se por forma que fôsse rápida e em parte compensada por maior velocidade no percurso.

Melhorar-se-ia ao mesmo tempo a ventilação do túnel, de modo que a travessia deixava de ser incômoda e de exigir o cuidadoso fechar das janelas para se não ser quasi asfixiado.

É sobretudo pelo tráfego suburbano que êsse melhoramento seria apreciado.

Far-se-ia assim entre as duas estações o que a Companhia Paris-Orleans fazia no trôço comparável *Austerlitz-Quai d'Orsay* antes da electrificação da linha para mais além.

Mais valeria levar a efeito êsse grande melhoramento que o dispêndio de muitos milhares de contos na auto-estrada com o seu grande viaduto sobre o vale de Alcantara.

Poucas despesas seriam tão aplaudidas pela opinião como a que fôsse originada pela electrificação do túnel, hipótese que provavelmente terá sido estudada independentemente da da linha de Leste.

Fica formulado o alvitre.

Assim fôsse atendido!

Exposição Nacional Suíssa de 1939 - Zurich

Vai realizar-se em Zurich, de Maio a Outubro de 1939, a Exposição Nacional Suíssa.

O sr. Armin Meli, architecto, e director da Exposição, escreveu, a propósito, o seguinte:

«Para a Suíssa, pequena nação de 4 milhões e meio de habitantes, uma Exposição Nacional é um acontecimento dum alto significado. Realizada de quarto em quarto de século, ela é, de algum modo, o barómetro da economia suíssa, pois que regista, todos os 25 anos, os progressos assinalados pela indústria, comércio e ofícios, o desenvolvimento das artes e das ciências, a evolução do nível intelectual e as possibilidades de instrução. Desempenha também as funções de microscópio através o qual os seus visitantes desearão lançar um olhar curioso sobre tudo que interessa à Suíssa: indústrias, paisagens, as realizações por vezes gigantescas das suas populações, a sua arte de construir, as suas festas locais e folclóricas, os seus projectos grandiosos de hidrografia e colonização interior, em suma, todos os seus esforços para um ideal de equidade social e de prosperidade material e espiritual».

A Exposição Nacional Suíssa encontrou uma situação ideal, nas margens do mais belo e sorridente dos seus lagos, à sombra dos seus vastos parques.

Os turistas encontrarão na Suíssa as maiores facilidades. Os caminhos de ferro federais suíços estabeleceram reduções importantes.

Durante a Exposição Nacional, realizar-se-hão na Suíssa numerosos congressos, especialmente em Zurich. Para receber condignamente os seus hóspedes e permitir-lhes trabalho em boas condições, construiu-se na margem do lago de Zurich um Palácio dos Congressos, cujo custo ascendeu a cerca de 8 milhões de francos suíços, apetrechado de instalações modernas.

A Exposição Nacional Suíssa de 1939 será a expressão do carácter, do pensamento e do trabalho daquele admirável país, que apesar da diversidade das suas raças, línguas e confissões, conquistou um lugar de honra entre as grandes nações, graças à vontade inabalável e ao sentimento de solidariedade do seu povo.



Capitão Belmiro Fernandes

Passou no dia 24 do mês findo mais um aniversário natalício do capitão Belmiro Fernandes, official distinto do nosso exército e antigo colaborador desta *Revista*, a quem apresentamos felicitações.



Doutor Raul Bensaude

Faleceu em Paris, no dia 26 de Outubro, o grande médico e professor Doutor Raul Bensaude, que era considerado, naquela capital, uma das maiores glórias da medicina contemporânea.

Com efeito, o Doutor Raul Bensaude, que deixa o seu nome ligado a várias descobertas científicas, era procurado até por norte-americanos, tendo o seu nome ultrapassado todas as fronteiras.

O grande médico era natural dos Açores, pois nasceu, em 1866, em Ponta Delgada.

Linhas Portuguesas Um invento

Aumento da sobretaxa de velocidade

A partir de hoje, os passageiros deverão pagar, pela utilização de lugares nos combóios directos, rápidos ou de luxo, além da respectiva passagem e do suplemento correspondente ao lugar de luxo que ocupar, a sobretaxa de velocidade de 2\$20 por fracção indivisível de 50 quilómetros de percurso, com sujeição ao mínimo de 100 quilómetros.

Como excepção, êsse mínimo não será aplicado às sobretaxas de velocidade utilizadas nos percursos de Pampilhosa para Luso-Bussaco, de Covas-Felgueira para Oliveirinha Cabanas e Nelas, e de Mangualde até Gouveia para Abrunhosa.

Despacho Central de Sameice

A partir de 25 de Outubro ficou encerrado, provisoriamente e até aviso em contrário, o Despacho Central de Sameice, ligado com a estação de Oliveirinha e que era explorado pelo camionista sr. Camilo Gonçalves Pereira, tendo cessado, portanto, a partir daquela data a venda de bilhetes e o despacho de bagagens e mercadorias de e para o mesmo Despacho Central.

Imprensa

«O Jornal do Comércio e das Colónias»

Com um número extraordinário de 24 páginas, o nosso presado colega «O Jornal do Comércio e das Colónias» festejou, no dia 17 de Outubro, 85 anos de publicidade.

Ao seu ilustre director, sr. Diniz Bordalo Pinheiro, e à sua redacção, onde contamos boas amizades, enviamos sinceras felicitações pela data festiva.

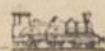
LINHA BRASIL-BOLÍVIA

Conforme o tratado recentemente celebrado entre o Brasil e a Bolívia, serão iniciados em Março do próximo ano os trabalhos de construção da linha férrea de Corumbá a Santa Cruz.

A construção dessa linha encontra-se já em estudos, estando a fabricar-se na Polónia rails especiais. Crê-se na possibilidade de os presidentes Getúlio Vargas e German Bush assistirem ao início dos trabalhos, reunindo-se em Corumbá, onde começarão a ser colocados os rails.

para evitar desastres ferroviários

Em S. Paulo realizaram-se, com pleno êxito, as experiências oficiais de um aparelho, de invenção brasileira, para evitar desastres de caminho de ferro. O dispositivo, que se chama «piloto automático», funciona em combinação com os sinais, facilitando o trabalho do maquinista. À passagem por um sinal, que dista da estação cerca de um quilómetro, recebe o maquinista o aviso de «cautela». Outro sinal completará o aviso, assinalando «pare» ou «prossiga», conforme as circunstâncias. E quer o maquinista esteja atento ao trabalho ou não haja sofrido qualquer acidente o «piloto automático» funcionará de forma a garantir toda a segurança aos que viajam no comboio.



Comunicações ferroviárias entre Lituania e Polónia

Em seguida à Grande Guerra, e por motivo de dissensões de ordem político-territorial, não só as relações diplomáticas se interromperam, como foram também cortadas as comunicações ferroviárias entre a Lituânia e a Polónia.

Porém, em 19 de Março do ano corrente, ficaram restabelecidas as relações diplomáticas entre os dois países, e novamente se reataram as comunicações ferroviárias, que na opinião dos técnicos, contribuirão para o progresso industrial e comercial tanto da Polónia como da Lituânia.

Essas comunicações darão margem a um maior movimento dos portos dos dois países, e aumentarão, segundo lemos na «Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane» a capacidade de concorrência dos produtos de exportação da Polónia nos mercados mundiais.



FABRICA DE GELÓSIAS «MARAVILHA»

Pessoal habilitado. Trabalho garantido, o mais perfeito. Consertos e pinturas. Toldos, modificações. Os que mais garantia oferecem. Orçamentos grátis. Travessa da Palmeira, 32-34 - Telef. 22400 - LISBOA



MECA
COSE E REMATA
Leve e Silenciosa
PEÇAS SOLTAS
CONCERTOS AFIANÇADOS
M. F. PINTO
44-P. DO BRASIL-44

Telef. 43492



Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A sua próxima festa realiza-se em Tomar

Parte da comissão das festas dos antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França, em 1917, constituída pelos srs. tenente Vaz Barreiros, Pedro de Freitas e Carlos d'Ornellas, conferenciou há dias com o digno presidente da Câmara Municipal de Tomar, a-fim-de estudar a possibilidade de se efectuar, naquela linda cidade, a próxima festa anual do Batalhão de Sapadores.

O sr. presidente do Município deu o seu inteiro apoio àquela feliz iniciativa, ficando desde já assente que a festa se realizará em Tomar e o banquete comemorativo no Claustro de D. João III do histórico convento de Cristo.

O V Almoço dos "Carlos"

É já no dia 4 de Novembro — dia de S. Carlos — que se realiza no «Rex Bar», o V almoço dos «Carlos», o qual, pelo entusiasmo que começa a envolvê-lo, promete ser imensamente concorrido.

Haverá no referido dia, às 9 horas, uma missa na Igreja dos Mártires por alma dos capitães Carlos Sepulveda Velozo; Carlos Chaves Costa; Carlos Pinto Pedrosa, director do «Notícias de Évora»; Carlos Arbués Moreira e todos os Carlos falecidos.

Inscreveram-se mais os seguintes srs.: Capitão Carlos Neves, Dr. Carlos de Figueiredo, Carlos de Brito Leal, Carlos Costa, Carlos Méga, Carlos António Cardoso, Carlos Moniz Pereira, Carlos Kruss Aflalo, Actor Carlos Leal, Carlos de Vasconcelos e Sá, Carlos Rei, Carlos Mendes da Costa, Carlos Moura Cardoso e Carlos d'Ornellas.

Espectáculos

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «Maria Stuart».
TRINDADE — 21,55 — «Duas Mães».
AVENIDA — 21 e 23 — «Os bebés».
APOLO — 20,45 e 23 — «Isas com elas!...».
COLISEU — 21 — Grande Companhia de Circo.
COLETE ENCARNADO — Faços e guitarradas.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Quero sonhar contigo».
SÃO LUIZ — Sempre excelentes programas.
TIVOLI — Sempre estreias.
POLITEAMA — Filmes de bom agrado.
TRINDADE — Sempre programas delicados.
CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.
CENTRAL — Restauradores.
CONDES — Programas de fino agrado.
OLIMPIA — Sempre sessões continuas.
PARIS — 21 — Sempre bons filmes.
LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.

ODÉON — 21,30 — Programas de bom agrado.
PALÁCIO — 21,30 — Estupendos programas.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.
PALATINO — Rua Filinto Elisio, C. V.
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
SALÃO IDEAL (Loreto) Das 18 às 24 — Sempre novos programas.
CINE ROSSIO — Programas variados.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
CINE-LISBOA — Mouraria.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
EDEN-CINEMA — Alcântara.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Vida Ferroviária

Sanatório Ferroviário de S. Braz de Alportel

Com a assinatura de vinte doentes, que se encontram internados no Sanatório de S. Braz de Alportel, foi enviada ao seu ilustre e benemérito fundador, sr. general Carlos de Vasconcelos Pôrto uma mensagem, por ocasião da justíssima homenagem que lhe foi prestada, no 20.º aniversário da inauguração daquela casa.

Dessa mensagem desejamos arquivar as seguintes passagens :

«Os ferroviários nunca foram ingratos e, após 20 anos, provam mais uma vez que não esquecem os seus deveres para com V. Ex.^a e todos aqueles que põem a sua inteligência e a sua vida acima do egoísmo materialista, egoísmo que aniquila a consciência humana, impedindo que se multiplique a existência de instituições como esta, que tem aplacado muita dôr e salvo inúmeros ferroviários, os quais regressando ao trabalho, voltam a ser elementos de progresso e riqueza nacional.

Este nosso gesto ficaria incompleto se perante a reconhecida modéstia de V. Ex.^a não fossem lembrados os vossos saudosos companheiros de luta em prôl desta casa: Ex.^{mo} sr. Agostinho Lúcio, eng.^o José Abecassis Júnior, D. Gertrudes Margiorch, dr. Francisco Pires Uva, Eduardo Garrido e Santos Jorge e ainda outros que se encontram vivos, como os Ex.^{mos} srs. dr. Alberto Sousa, eng.^o Plínio Silva e eng.^o Ataíde Ferreira.

Pôsto isto pode V. Ex.^a crer que confiamos em absoluto na Ex.^{ma} Comissão do Fundo de Assistência dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado e bem no nosso querido Director, Ex.^{mo} sr. dr. Gabriel de Medeiros Galvão, que inabalavelmente prosseguem na luta gloriosa para engrandecimento dêste Sanatório.

Um grande abraço de reconhecimento dos ferroviários tuberculosos aqui internados e milhões de saudações dos ferroviários do Sul e Sueste».

Exultámos, sinceramente, com esta manifestação de gratidão, que vem demonstrar, de uma maneira eloqüente, o alto sentido de solidariedade que existe na família ferroviária, sem duvida, de entre todas as classes portuguesas, a mais unida e a melhor organizada.

Caixa de Previdência do Pessoal dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

O sr. sub-secretário de Estado das Corporações já aprovou a reforma dos estatutos da Caixa de Socorros e Aposentações do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. Os seus novos corpos gerentes, que tomarão posse dentro em breve, no Instituto Nacional do Trabalho, compõem-se de representantes da Companhia e do pessoal, êstes últimos designados pelos sindicatos nacionais dos Ferroviários do Norte de Portugal, em conformidade com o espírito do artigo 42.º, do Estatuto do Trabalho Nacional, e disposto no § 2.º do artigo 47.º, do decreto n.º 28.321. Trata-se, portanto, de mais uma instituição de previdência, organizada ao abrigo da legislação corporativa.

Sindicato dos Ferroviários do Centro de Portugal

Por despacho de Sua Excelência o Sub-Secretário de Estado das Corporações, de 26 de Agôsto último, foi sancionada a eleição dos Corpos Gerentes dêste Sindicato Nacional, assim constituídos:

ASSEMBLEIA GERAL — Alvaro da Silva, presidente; Benjamim Ferraz de Melo, 1.º secretário; Fausto da Cunha Pereira, 2.º secretário; André Avelino de Brito e Joaquim Augusto de Carvalho, vogais.

DIRECÇÃO — João Júlio Pina Cortes, Manuel Bernardo Gomes Gonçalves, Vítor Afonso, José Girardi e David Gomes.

A direcção e a mesa da assembleia geral do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal — Pessoal dos Serviços Centrais resolveram, na sua última reunião, que a posse dos novos corpos gerentes se efectue no dia 10 de Novembro, seguida de sessão solene em que serão descerradas as fotografias dos srs. Presidente da República, Presidente do Conselho e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

Presidirá a esta sessão um delegado do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência.

Publicações Recebidas

«MEMÓRIAS DE CHABY»

Tomaz Ribeiro Colaço e Raúl dos Santos Braga coordenaram, num excelente volume da Editora Gráfica Portuguesa, L.^{da}, as «*Memórias de Chaby*».

Chaby Pinheiro, que foi um grande actor e um admirável recitador de poesias, revive nessas duzentas e tantas páginas, e nessa ressurreição magnífica, sentimos muitas outras figuras do seu tempo.

O grande artista sabia contar, com uma graça infinita, anedotas e peripécias da sua vida, mas neste livro curioso, de alto interesse, faz-se também, pela multiplicidade de factos que recorda, história do seu tempo e história do teatro português.

O livro vem ilustrado com inúmeras gravuras.

Porque se trata duma das maiores figuras do nosso teatro e porque, também, o livro está bem escrito, é de esperar que as «*Memórias de Chaby*» tenham um grande êxito de livraria.

E para êsse êxito contribue também o facto de se afirmar que Chaby Pinheiro, ao referir-se a certos colegas, mesmo a alguns que ao tempo já não pertenciam ao número dos vivos, fá-lo com certo azedume.

Com efeito, Chaby Pinheiro não perdoou aos que o ofenderam — mas é também com simpatia e com admiração que êle se ocupa de alguns vultos da cena portuguesa, como Eduardo Brazão, Lucinda Simões, Lucília Simões, etc.

O êxito dêste livro de «*Memórias*» prova também que o interesse pelo teatro se mantém ainda em Portugal.

«A ILHA VERDE» — Romance, por Maria Lamas

Com agradável apresentação a Editorial «O Século» acaba de lançar ao mercado um novo romance da ilustre escritora D. Maria Lamas.

É um romance de amor, um romance, porém, de serenidade, em que o conflito das almas não atinge, como no seu «*Para além do amor*», publicado em 1935, as culminancias dolorosas do desespero e do sacrifício.

D. Maria Lamas, que também se tem dedicado

com êxito invulgar à literatura infantil, entrou em pleno domínio da prosa, em que o vigor da frase se alia à poesia e ao mistério do vocábulo.

A acção do romance passa-se num cenário novo, de estranha e inédita beleza, a Ilha de S. Miguel, evocada até hoje como a pátria de Antero do Quental e Teófilo Braga.

D. Maria Lamas que visitou, por duas vezes, em 1935 e 1936, a «*Ilha Verde*», a pátria formosa de paisagens fantásticas e de lagos de sonho, trouxe de lá as mais gratas e perduráveis impressões. Como os pintores que se comprazem em fixar e interpretar na tela as paisagens que melhor sentiram e viveram, a ilustre escritora quiz também prolongar a sua impressão de beleza no barro da sua prosa viva, de equilibrada e nobre elegância, dando-nos

uma obra duplamente interessante pela paisagem que descreve e pelo desenho dos personagens que animam a acção do romance.

Ferreira de Castro inspirou-se na Madeira para escrever o seu romance «*Eternidade*». Agora é D. Maria Lamas quem encontrou para cenário surpreendente do seu novo romance, a paisagem da «*Ilha Verde*» de S. Miguel. E não há dúvida que a ilustre escritora descobriu e sentiu a alma interior e misteriosa da paisagem micalense.



Chaby Pinheiro numa das suas criações

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Congresso do vinho

Propaganda do vinho

REALISOU-SE em Lisboa, com grande brilho, o Congresso do Vinho e da Vinha. Leram-se e discutiram-se algumas teses de notável valor, e como em geral os congressos, além do seu aspecto científico, servem também de instrumento de propaganda, a propaganda do vinho português teve neste Congresso um magnífico elemento, com larga projecção no estrangeiro.

Seria de aconselhar que muitos proprietários de restaurantes e hotéis do país soubessem dignamente servir a propaganda do nosso vinho, tabelando-o por preços mais baixos.

Portugal, que, produz os melhores vinhos da Europa, e quem diz Europa pode, neste caso, dizer o Mundo, é precisamente o país onde se bebe menos vinho. E porquê? Por vários motivos. Um deles, por exemplo, é a noção errada de que faz mal, e o outro porque no estrangeiro se bebem os nossos vinhos generosos por um preço mais acessível do que em Portugal.

Do preço alto do vinho não beneficiam os viticultores, que são, na crise presente, os mais sacrificados.

A propaganda do vinho e a sua conseqüente expansão não podem fazer-se exclusivamente com a qualidade da marca, mas também com os seus preços.

O delírio e a glória das velocidades

O delírio das velocidades procura como prémio, a glória dos records. Disputam-na os homens e as nações. Se não vejamos: Um avião de turismo de dois lugares, «Arado», conquistou recentemente em Brandeburgo, o «record» universal de velocidade na categoria de aviões ligeiros, atingindo a média horária de 208,777 quilómetros, num percurso de mil quilómetros. Esse «record» vai ser homologado pela Federação Internacional.

A propósito, os jornais desportivos, lembraram vários «records» de velocidade, de alto interesse:

Agello, hidro-avião, 702,209 quilómetros-hora; Wurter, avião, 611 quilómetros-hora; Eyston, automóvel, 575,570 quilómetros-hora; Taruffi, motocicleta, 279,600 quilómetros-hora; Campbell, lancha-automóvel, 210,780; Emile Allais, velocidade em «Ski», 130 quilómetros-hora; Birger Rund, salto em «Ski», trampolim, 92 metros; Jean Brunler, bicicleta, precedido de moto, 125 quilómetros-hora; Jesse Owens, pedestrianismo, 36 quilómetros-hora; Owens, salto em comprimento, 8^m,13; Walker, salto em altura, 2^m,09; Lovelock, 1.500 metros, pedestre, 3 minutos, 47 segundos e 8/10; Peter Fick, 100 metros, natação, masculino, em 56 segundos 4/10; W den Ouden, 100 metros, natação, feminino, 1 minuto, 4 segundos, 6/10. Não deve, igualmente, esquecer-se o soberbo «raid» de Howard Hughes, que, em 91 horas e 16 minutos, percorreu, recentemente, 23.000 quilómetros em avião.

Não deixa também de ser interessante recordar as distâncias que percorriam em uma hora os mais rápidos aviões, automóveis e paquetes.

Alguns números:

Paquete *Queen-Mary* percorreria, com a sua média horária máxima, 57 quilómetros; contra-torpedeiro *Terrible*, 85 quilómetros;

canoa-automóvel do capitão Campbell, 208 quilómetros; motocicleta blindada do alemão Henne, 279 quilómetros e 503 metros; automobilista inglês Eyston, no seu carro, 555 quilómetros e 893 metros; avião do alemão Udet, 634 quilómetros e 670 metros; hidro avião Agello, 709 quilómetros e 209 metros.

Assombroso, não é verdade?

Fecundidade serôdia

NOTICIAM de São Paulo, que na cidade de Sete Lagôas, uma mulher de 96 anos — Maria Antônia, casada com José Martins, de 98 anos, deu à luz, com assombro da população, dois pimpolhos robustos.

Os dois conjuges, que se conheceram há mais de setenta anos, viviam desgostosos por no seu lar não haver um só filho que fôsse.

Trata-se duma «blague» jornalística ou estamos na presença dum autentico caso de fecundidade serôdia?

Se, com efeito, se trata dum fenómeno, cujo mistério a própria ciencia não saberá explicar tão cedo, os velhos casais sem filhos podem desde hoje alimentar a esperança de os ter um dia. E a esperança é quasi a realidade.

Lembramo-nos, a propósito, do caso de certo velhote empertigado, de setenta anos e picos, que no dia do seu casamento com uma moçona de vinte cinco perguntou ao seu médico assistente se podia, naquela idade, alimentar a esperança de ser pai dum filho.

— Nessa idade e com aquela rapariga, o que o meu amigo deve alimentar é o receio de o ter, observou, com mefistofélica ironia, o velho doutor da casa.

As vítimas do automobilismo

A opinião pública inglesa está a preocupar-se com o número, quasi astronómico, das vítimas de desastres de automóvel. O governo decidiu, há meses, nomear uma comissão da Câmara dos Lordes para estudar os meios de reduzir êsses lamentáveis desastres. O bispo de Westminster, que levantou com energia a questão, disse:

«Verifica-se, cada dia, em média, a morte de 20 pessoas, na via pública, e 600 sofrem desastres de ordem diversa. Durante a recente epidemia de febre tifoide, em Croydon, houve, apenas, 17 mortes e 267 casos. A Imprensa alarmou-se com êstes algarismos e, todavia, não presta atenção ao que se passa nas rodovias e nas ruas das cidades, embora os desastres constituam uma verdadeira calamidade. Há, anualmente, mais de 6.000 pessoas mortas e mais de 200.000 vítimas de desastres de automóveis. Nos ultimos 10 anos, até Dezembro, foram assim mortas 66.000 pessoas e cerca de 2.000.000 sofreram desastres. Estas cifras são aterradoras».

Nos últimos anos, o número de pessoas mortas nas vias públicas na Inglaterra, em consequência de desastres de automóveis, subiu a 67.100, o que equivale às baixas de uma grande guerra.

A população do mundo

A população total do globo, a 31 de Dezembro de 1938, eleva-se a 2.115.200.000 habitantes, segundo o anuário estatístico da Sociedade das Nações, correspondente aos anos de 1937 e 1938. A taxa anual de natalidade por mil habitantes era, em 1937, em França de 14.1, na Alemanha de 18.8, na Bélgica de 15.1, na Itália de 22.7, na Polónia de 24.9, na Rumania de 30.8, na Grã-Bretanha de 15.3 e na Checo-Eslováquia de 17. A taxa anual de mortalidade por mil habitantes era na França de 15, na Alemanha de 11.7, na Bélgica de 12.7, na Itália de 14, na Polónia de 14, na Rumania de 19.3, na Grã-Bretanha de 12.6 e na Checo-Eslováquia de 13.3. Na maior parte dos países, a maior mortalidade verifica-se entre os homens.

E porque é que duram mais as mulheres? Serão, por acaso, de cimento armado?

Nêsse caso, os homens é que pertencem ao sexo frágil...

Uma amiga de Portugal

COM 68 anos, faleceu em Lião a distinta escritora francesa Gabrielle Réval. Tendo visitado, há anos, o nosso país, ficou desde então uma fervorosa amiga dos portugueses e de Portugal. No seu espólio literário há vários romances, que conheceram o êxito pleno. Mas duas obras devem merecer a especial simpatia e a gratidão dos portugueses — «L'enchantement du Portugal», em que ela louva e descreve as nossas paisagens, e a novela «A Fonte dos Amores», publicada em folhetins do «Diário de Notícias», cuja acção se passa em Coimbra. Além dessas obras, Gabrielle Réval realizou várias conferências em louvor das terras e das gentes de Portugal.

Um leão que se bate pela China...

ENCONTRAMOS em «O Seculo» a seguinte notícia proveniente de Nova York, com a data de seis de Outubro: «Quando um guarda do parque de atracções de Wildwood, Nova Jersey, ia levar comida a um leão, este fugiu da jaula e espalhou o terror na cidade, durante duas horas. Depois de ter esfacelado o corpo dum japonês, o leão foi morto, a tiro, por um polícia».

Este leão, que durante duas horas de liberdade só encontrou um japonês em quem pôde saciar ferozmente os seus instintos de destruição, devia ser, com toda a certeza, amigo da China e dos chineses...

Portugal e Espanha

PORTUGAL e Espanha não podem ser indiferentes nem hóspedes aos seus respectivos destinos. Da política peninsular, que a história e fatalidade geográfica impoz às duas nações, não só depende a posse da chave do Mediterrâneo mas também a segurança da Europa.

Neste momento de inquietação europeia, e em que na Espanha se trava uma das suas mais sangrentas tragédias, apraz-nos arquivar aqui algumas palavras do ministro do Interior do Governo Nacionalista de Espanha, Serrano Suner, pronunciadas ante as ruínas do Alcazar de Toledo:

«Estas duas nações, que um dia dividiram entre si as terras e as águas do Mundo, como um património de heroísmo e virtudes, não podem sentir, não sentem receios pelas suas respectivas glórias e prosperidades. Fortemente afirmada a personalidade de ambas, através dos séculos, a grandeza de uma redonda na grandeza da outra como a honra de um irmão se estende aos que têm o seu sangue e o seu nome».

«Contra a força da nossa irmandade quebraram-se sempre os manejos maçonicos que vêm de longe e que, pretendendo rompê-la, passam e tornam a passar sobre as fronteiras».

«Nós declaramos que a personalidade histórica e a liberdade da Nação Portuguesa são princípios irrevogáveis da nossa política, como a sua ambição de grandeza é um desejo compartilhado pelo nosso coração fraterno».



FÓRA
com as pulgas
e baratas

PÓS DE KEATING
MAS TEM DE SER KEATING

AS TRAGÉDIAS DA CAMIONAGEM

A «Havas» comunicou à imprensa, com data de 13 de Outubro a seguinte notícia de Viena:

«Um camião que transportava 29 pessoas, embateu contra uma parede, em Felsenberg (Austria).

Morreram 10 pessoas e as restantes ficaram feridas com maior ou menor gravidade.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

O governo geral de Moçambique aprovou o regulamento das condições gerais dos concursos para o fornecimento de materiais à Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia.

— Foi nomeado chefe do serviço de electricidade do quadro permanente da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia, que actualmente desempenha na situação de contratado, o engenheiro eléctrico-técnico José de Magalhães Ribeiro.

— Foi contratado para servir como médico da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique o sr. dr. António Almiro do Vale.

— As receitas do Caminho de Ferro de Benguela, no primeiro semestre do corrente ano, elevaram-se a 484:273 libras, contra 473:777 no correspondente semestre de 1937.

ANGOLA

As receitas do tráfego ferroviário no ano passado apresentam um considerável aumento sobre as de 1936, nomeadamente no transporte de mercadorias.

Assim, para estas, a totalidade foi registada por 49.458.366,77 angulares, em 1937, sobre 31.724.638,59 angulares em 1936. No transporte de passageiros foi apurada, em 1937, a receita de 4.379.166,43 angulares quando em 1936 tinha sido de 3.196.310,57 angulares.

O maior resultado manifesta-se no caminho de ferro de Benguela: 39.446.742,77 e 3.031.972,48 angulares, respectivamente, de mercadorias e passageiros, em 1937. As receitas obtidas em 1936 tinham sido de 23.896.801,94 e 2.167.161,67.

No caminho de ferro de Loanda a receita de mercadorias foi de 7.832.830,50 angulares; e de passageiros 1.087.237 angulares. No ano anterior tinha sido, respectivamente, de 5.919.543,80 e 868.944 angulares.

Para o caminho de ferro de Mossâmedes atribue-se, em 1937, uma receita de tráfego de 1.376.902,10 e 232,405 angulares — a primeira no produto de transporte de mercadorias e a segunda de passageiros. Em 1936 o tráfego tinha produzido 1.098.516,90 e 150.960 angulares.

No caminho de ferro do Amboim as mercadorias deram a receita de 701.882,40 angulares em 1937 e 309.775,95 em 1936. Na de passageiros 7.515,95 angulares em 1937 e 9.244,90 em 1936. Foi, das quatro organizações ferroviárias angolanas, a única onde se manifestou queda de receita no tráfego.

O Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro

Revisão do Decreto de 1864

(Conclusão)

Em matéria de isenção não se repetem na Proposta as que constam dos artigos 33.º e seguintes do decreto n.º 13:829, que são para as empresas de capital importância. Não pensamos que houvesse a intenção de as retirar. Como, porém, se fala nos artigos 43.º e 44.º em isenções que já existiam legalmente, o facto de se não fazer referência às do decreto n.º 13:829 pode originar dúvidas sobre a subsistência destas. Para maior clareza propomos a inserção dum artigo dizendo:

«Além das referidas nos artigos anteriores, são mantidas em favor das empresas de caminhos de ferro as isenções e vantagens que constam dos artigos 33.º e seguintes do decreto n.º 13:829».

O artigo 45.º impõe a obrigatória existência do livro das reclamações em todas as estações de caminhos de ferro. É uma determinação tradicional em matéria ferroviária, mas em que indevidamente se excluem os destinatários. Também estes devem ser admitidos a formular as suas reclamações.

Para o caso excepcional em que o Estado exerça a exploração de caminhos de ferro, determina-se, ampliando o disposto no artigo 9.º do decreto de 1864, que ele será equiparado em matéria comercial às empresas concessionárias e como elas sujeito à fiscalização do Governo. É uma disposição salutar, que implica a autonomia das explorações de caminhos de ferro a cargo do Estado e a sua entrega a administrações especializadas, conforme a tendência que, como já dissemos, se observa hoje em toda a parte.

Conclue a Proposta com o artigo 47.º, incumbindo o Governo, como é de uso, de fazer os regulamentos necessários para a execução do Estatuto.

Conclusões

Termina aqui a análise da Proposta de lei relativa ao Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro, que procurámos orientar

no sentido de a melhorar, trazendo ao Governo a nossa colaboração sincera. Não vem ela remodelar profundamente o regime dos caminhos de ferro, nem traz solução às árduas dificuldades com que contemporaneamente aqueles lutam. Quando muito, melhora a sua disciplina legal e pode preparar outras soluções de mais vasto alcance, que estão certamente no espírito do Governo. Apenas o novo Estatuto deve ter presente a evolução profunda que a indústria ferroviária sofreu e procurar adaptar-se a ela. Este foi principal objectivo que no seu estudo orientou a Câmara Corporativa. Alguns Procuradores porfiaram em melhorar a redacção da Proposta, introduzindo em quasi todos os artigos alterações de forma que não carecem de justificação.

Como conclusão dos nossos trabalhos, sugerimos pois que a Proposta seja redigida do seguinte modo:

TÍTULO I

Da natureza jurídica e classificação dos caminhos de ferro e dos direitos e obrigações do Estado relativamente à sua construção e exploração

Artigo 1.º (Como está na Proposta).

Art. 2.º (Como está na Proposta).

§ 1.º (Como está na Proposta).

§ 2.º (Como está na Proposta).

§ 3.º (Como está na Proposta).

Art. 3.º O presente Estatuto define o regime jurídico dos caminhos de ferro do domínio público, concedidos ou explorados pelo Estado, e não será aplicado aos caminhos de ferro urbanos e mineiros.

§ 1.º Consideram-se caminhos de ferro urbanos os destinados ao serviço público de transporte no interior das povoações e seus arrabaldes, concedidos, explorados ou fiscalizados nos termos do Código Administrativo e da legislação especial que lhes fôr aplicável.

§ 2.º Os caminhos de ferro mineiros são definidos nas leis especiais aplicáveis, pelas quais continuarão a reger-se.

Art. 4.º (Como está na Proposta).

Art. 5.º (Como está na Proposta).

§ 1.º Tanto nas concessões em vigor, como nas que vierem a fazer-se de futuro, entender-se-á ou será expressamente estipulado que, ao findar a concessão por qualquer modo, os bens do domínio público deverão ser entregues ao Governo, em bom estado e, mediante o pagamento do seu valor real, os bens do domínio privado referidos neste artigo. O Estado, porém, terá o direito de rejeitar os aprovisionamentos excedentes ao consumo normal de seis meses, que a empresa neste caso poderá transaccionar livremente.

§ 2.º As cousas referidas neste artigo que hajam sido importadas com isenção de direitos só podem ser alienadas com prévia autorização do Governo e mediante pagamento dos direitos correspondentes.

Art. 6.º Todos os caminhos de ferro de interesse geral, os de via larga e os de via estreita, os existentes e os da rede complementar a construir, deverão ser integrados no Plano geral da rede ferroviária portuguesa aprovada pelo Governo.

§ 1.º O Plano será obrigatoriamente revisto de dez em dez anos, mas o Governo poderá, no intervalo de duas revisões, determinar a integração de qualquer nova linha de reconhecida utilidade pública ou a desintegração de alguma.

§ 2.º A integração de qualquer linha no Plano é sempre provisória e tanto ela como a desintegração podem ser feitas por decreto.

§ 3.º A primeira revisão do Plano será feita no prazo de dois anos, a contar da entrada em vigor deste Estatuto.

§ 4.º Nas revisões do Plano previstas neste artigo procurar-se-á sempre ajustar entre si a rede dos caminhos de ferro e a rede de estradas, para se obter a maior coordenação possível entre o transporte ferroviário e o transporte por automóveis, evitando nocivas concorrências entre eles.

Art. 7.º A construção e exploração de caminhos de ferro, cumulativas ou separadas, devem ser autorizadas por lei especial, mas as dos ramais, de linhas de interesse geral já autorizadas por lei anterior e de linhas de interesse particular e utilidade pública com extensão inferior a 10 quilómetros, que não importarem quaisquer encargos para o Estado, poderão ser autorizadas por simples decreto.

§ 1.º Consideram-se ramais as linhas afluentes da linha principal com extensão não superior a 30 quilómetros e as linhas destinadas a encurtar o percurso ou a melhorar a exploração em trço compreendido entre dois pontos da linha já existente, se a nova linha não tiver desenvolvimento que exceda aquele limite.

§ 2.º O diploma que autorizar a construção e exploração feitas em regime de concessão determinará as bases do respectivo contrato.

§ 3.º Os ramais ficarão, em regra, sujeitos ao regime da linha principal, mas poderão ser submetidos a regime diferente, se d'este não resultar novo encargo para o Estado; entretanto o termo da concessão dos ramais coincidirá sempre com o da respectiva linha principal.

§ 4.º A publicação do diploma que autorizar a construção e exploração dos caminhos de ferro, importa a declaração da respectiva utilidade pública para todos os efeitos legais e, designadamente, para as expropriações e constituição das necessárias servidões.

Art. 8.º As expropriações necessárias para a construção dos caminhos de ferro do domínio público serão regidas pelas regras gerais de direito e, em nome do interesse público, deve o Ministério Público intervir no respectivo processo.

Art. 9.º A transmissão para as empresas ferroviárias de contrato ou expropriação, não está sujeita a qualquer imposto ou contribuição, desde que os bens ou direitos adquiridos sejam incorporados no domínio público e isso conste da respectiva escritura.

Art. 10.º Os caminhos de ferro de interesse geral, incluídos no Plano geral da rede ferroviária portuguesa serão cons-

truídos e explorados por empresas particulares, mediante contrato, autorizado nos termos do § 1.º do artigo 7.º, no qual obrigatoriamente se mencionarão:

- a) O objecto do contrato;
- b) As datas do seu início e termo;
- c) As condições em que se fará a reversão para o Estado dos bens do domínio público usufruídos pela empresa;
- d) Os períodos de revisão do contrato e as condições de sua rescisão e do resgate da concessão;
- e) A obrigação para as empresas de aceitarem a fiscalização do Estado feita pelos seus agentes;
- f) A arbitragem obrigatória nos casos de divergência de interpretação das obrigações contratuais;
- g) A aceitação, pela empresa, das obrigações gerais constantes do presente Estatuto;
- h) As demais condições livremente ajustadas e aceitas por ambas as partes.

§ único. Excepcionalmente poderá o Estado financiar e participar na gerência das empresas que construírem ou explorarem linhas de interesse nacional cuja concessão não tenha podido ser adjudicada, ou encarregar-se directamente da sua construção e exploração.

Art. 11.º As empresas de caminhos de ferro podem celebrar contratos de transporte em que utilizem à sua escolha, isolada ou cumulativamente, a via férrea e quaisquer outros meios de transporte por terra, água ou ar, sem prejuízo quanto a estes da respectiva legislação aplicável.

Art. 12.º O Estado poderá impor, fixando em lei especial as condições respectivas, o agrupamento, segundo as suas afinidades geográficas e económicas, das linhas de interesse geral, construídas e a construir, incluídas no Plano, e em tal caso formará com as linhas de cada grupo uma unidade de exploração.

§ 1.º (O § 1.º do artigo 11.º da Proposta).

§ 2.º (O § 2.º do artigo 11.º da Proposta).

§ 3.º As linhas complementares de cada grupo integradas no Plano serão concedidas à empresa que explorar o grupo, e, se esta, sendo empresa particular, não aceitar a concessão por motivos que o Governo julgue aceitáveis, a outra qualquer empresa, se o Estado não deliberar construí-las por conta própria e confiar a sua exploração à mesma empresa que explorar o grupo.

Art. 13.º O agrupamento também pode ser feito por iniciativa das empresas, mas quaisquer convenções relativas à construção e exploração não produzirão efeito sem a aprovação do Governo.

§ único. De igual aprovação carecem as simples fusões ou convenções especiais das empresas, mesmo quando não visem a um agrupamento com unidade de exploração, bem como as transferências das suas concessões.

Art. 14.º As empresas concessionárias da construção ou exploração de caminhos de ferro de interesse geral estão sujeitas à fiscalização do Governo em tudo o que se referir ao objecto da concessão e ao modo como as empresas aplicam as respectivas disposições legais.

§ único. (O § único do artigo 13.º da Proposta).

TÍTULO II

Da organização das empresas e dos seus direitos e obrigações

Art. 15.º As empresas de caminhos de ferro, singulares ou colectivas, qualquer que seja a sua nacionalidade e a dos seus sócios e obrigacionistas, ficam sujeitas às leis e tribunais portugueses, e a maioria dos membros dos seus órgãos administrativos será constituída por cidadãos portugueses residentes em Portugal.

§ 1.º Estas empresas terão a sua sede ou domicílio em território português e é expressamente proibida a interferên-

cia na sua administração de qualquer organismo dirigente com sede em país estrangeiro.

§ 2.º Deverá ter a nacionalidade portuguesa todo o pessoal dos quadros permanentes das empresas cujas funções se exerçam em Portugal e se relacionem com a administração, direcção dos serviços e exploração das linhas, bem como todo o pessoal operário.

§ 3.º (O § 3.º do artigo 14.º da Proposta).

Art. 16.º (O artigo 15.º da Proposta).

Art. 17.º (O artigo 16.º da Proposta).

§ único. A aprovação prévia referida neste artigo é exigida também.

a) Para trabalhos de ampliação das linhas ou edifícios, que não tenham sido previstos no projecto aprovado;

b) Para trabalhos de reparação que envolvam modificação de disposições essenciais do projecto primitivo, salvo caso de urgência devidamente reconhecido.

Art. 18.º Não poderão ser postas em circulação, nas linhas de interesse geral, locomotivas, automotoras ou viaturas de transporte público de qualquer natureza sem que o Governo aprove o projecto ou modelo respectivo.

§ 1.º (O § 1.º do artigo 17.º da Proposta).

§ 2.º (O § 2.º do artigo 17.º da Proposta).

Art. 19.º (O artigo 18.º da Proposta).

§ único. Não se considera exploração regular, para os efeitos do presente artigo, a circulação de combóios utilizados nos transportes necessários para a construção da linha ou noutros excepcional e especialmente autorizados pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 20.º Nenhuma linha férrea, ou secção de linha, de interesse geral poderá ser aberta ao público, provisória ou definitivamente, antes de o Governo verificar a existência e qualidade do material circulante e aprovar os regulamentos especiais referentes:

1.º A vigilância, polícia e segurança dos caminhos de ferro e suas dependências;

2.º A segurança da circulação dos combóios;

3.º A exploração comercial.

§ único. Se, em qualquer época, se reconhecer que são ineficazes os meios adoptados pela empresa para garantir a segurança da exploração, e se, depois de ouvida e para tanto interpelada, ela se recusar a substituí-los, poderá o Governo, em despacho fundamentado, promover que à custa da empresa se faça a sua substituição.

Art. 21.º As empresas são responsáveis, nos termos das leis de expropriação e viação pública, pela violação dos direitos e obrigações emergentes das servidões temporárias ou permanentes, ou referentes à ocupação de terrenos e extracção de materiais necessários para a execução dos trabalhos autorizados pelo Governo. Não se compreendem neste artigo as restrições impostas pelos artigos 28.º e 29.º

§ 1.º Sem prejuízo da responsabilidade criminal que no caso couber, são também obrigadas as empresas, nos termos gerais, a indemnizar os proprietários, rendeiros ou colonos das perdas e danos, nos seus bens móveis e imóveis, que necessariamente resultem da execução dos trabalhos autorizados.

§ 2.º A responsabilidade civil pelos actos e omissões referidos neste artigo cabe às empresas e a responsabilidade criminal à pessoa ou pessoas singulares que nela incorrerem. Se os agentes ou empregados da empresa incorrerem em multa, por transgressão praticada em serviço, ou em responsabilidade, por delitos de descaminho ou contrabando, com eles será solidariamente responsável a empresa se tiver sido cúmplice ou conivente nas referidas infracções.

§ 3.º Se a empresa, nos termos do parágrafo anterior, tiver de pagar as multas ou os direitos, ficará subrogada nos direitos do Estado contra os transgressores.

Art. 22.º As empresas nomeiam livremente o pessoal

necessário para os seus serviços, embora sem prejuízo do disposto no artigo 15.º deste Estatuto.

§ 1.º Se o pessoal a que se refere este artigo fôr insuficiente, inhábil ou desleixado, o Governo obrigará as empresas a aumentá-lo ou substituí-lo.

§ 2.º As empresas podem atribuir a alguns dos seus empregados, devidamente ajuramentados, competência para:

1.º Lavrar autos, com testemunhas ou sem elas, das violações das leis ou regulamentos, os quais, referindo-se a transgressões de legislação própria de caminhos de ferro, farão fé em juízo até prova em contrário;

2.º Reclamar a intervenção da autoridade e o auxílio da força pública;

3.º Colaborar na polícia e fiscalização necessárias para cumprimento das leis e regulamentos sobre transportes por vias diferentes das do caminho de ferro.

§ 3.º Os empregados das empresas, a que se refere o § 2.º, considerados agentes de autoridade pública, têm o direito de uso e porte de arma sem licença especial e devem, antes de entrar no exercício das suas funções, prestar juramento perante a autoridade policial superior do respectivo concelho.

§ 4.º (O § 3.º do artigo 21.º da Proposta).

Art. 23.º Sem prejuízo da responsabilidade civil em que incorrerem as empresas, os seus gerentes, funcionários superiores e empreiteiros serão punidos pelos factos resultantes de trabalhos relacionados com o caminho de ferro que o Governo não tenha autorizado, desde que esses factos se traduzam em dano contra as cousas ou contra as pessoas.

Art. 24.º (O artigo 23.º da Proposta).

Art. 25.º As condições e preços de transporte constarão, para cada linha de caminho de ferro, de tarifas gerais elaboradas pela respectiva empresa e aprovadas por lei, procurando-se, tanto quanto possível, a sua unificação para linhas de características semelhantes.

§ 1.º As condições e preços das operações acessórias constarão de uma tarifa que será estabelecida do mesmo modo que a tarifa geral e poderá ser publicada conjuntamente com ela.

§ 2.º Considerar-se-ão incluídas nas tarifas gerais ou nas tarifas das operações acessórias as disposições das convenções internacionais sobre transporte por caminho de ferro que o Governo Português tiver ratificado.

§ 3.º As alterações das tarifas gerais ou das tarifas das operações acessórias que não importarem aumento de preço, nem revogação ou modificação das disposições do Código Comercial ou de qualquer outra lei, poderão ser aprovadas pelo Governo, mediante decreto.

§ 4.º Os preços constantes das tarifas referidas neste artigo e seus parágrafos serão considerados limites máximos para os transportes e operações acessórias destes, efectuados nas condições expressas na mesma tarifa, mas é permitido às empresas exceder esses limites, com conhecimento prévio da fiscalização do Governo, por acordo com o passageiro ou expedidor, se, por exigência deles, o transporte ou as operações acessórias tiverem de se efectuar em condições especiais.

Art. 26.º (O artigo 25.º da Proposta).

§ 1.º Nas tarifas especiais podem ser adoptadas unidades de transporte, singulares ou colectivas, diferentes das estabelecidas na tarifa geral, e fazer-se a discriminação de troços de linhas e de sentidos de transporte.

§ 2.º As tarifas especiais não podem ser aplicadas sem prévia aprovação do Governo, mantendo-se todavia o que dispõe o decreto n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937.

Art. 27.º (O artigo 26.º da Proposta).

§ 1.º É todavia permitido às empresas celebrar contratos especiais de transporte, com redução dos preços das tarifas, estabelecimento de preços firmes, concessão de bónus e outras vantagens, desde que os comuniquem ao Governo, para que este, se o julgar conveniente, declare as reduções e

concessões obrigatórias para todos os expedidores de mercadorias da mesma natureza transportadas em condições idênticas às previstas nos referidos contratos.

§ 2.º Não é aplicável a parte final do parágrafo anterior :

a) Às reduções de preços concedidas a indigentes;

b) Às reduções de preços e outras vantagens concedidas aos serviços do Estado.

TÍTULO III

Direitos e obrigações dos proprietários de terrenos vizinhos de linhas férreas

Art. 28.º Os proprietários dos prédios confinantes ou não com o caminho de ferro não podem fazer plantações de arvoredo, construções para qualquer destino, ou levantar muros, numa faixa de 3 metros, contados nos termos do § 2.º d'este artigo, sem que o Governo fixe o alinhamento e conceda licença. Por esta licença não estão os proprietários sujeitos ao pagamento de qualquer imposto, taxa ou emolumento.

§ 1.º A plantação de arvoredo e as construções não serão permitidas a distância inferior a 2 metros. Os muros e outras vedações poderão autorizar-se a menos de 2 metros.

§ 2.º Estas distâncias serão medidas da aresta superior do talude do atêrro, ou da borda exterior das valetas do caminho, ou, na falta destes pontos de referência, de uma linha traçada a 1^m 50 a partir dos carris externos da linha.

§ 3.º Os proprietários que fizerem plantações, construções ou muros, sem licença do Governo, dentro da zona de 2 metros, pagarão a multa de 500\$ a 3.000\$, além das despesas da demolição, a que imediatamente se deverá proceder, sem dependência de intimação. Se os proprietários fizerem as plantações, construções ou muros, sem licença do Governo, para além dos 2 metros, mas dentro dos 3 que constituem a zona interdita, não se procederá à demolição, mas ser-lhes-á imposta a multa de 500\$ a 3.000\$.

§ 4.º (O § 4.º do artigo 35.º da Proposta).

Art. 29.º É proibido aos proprietários confinantes ou não com o caminho de ferro :

1.º Fazer escavações numa zona de largura igual à altura vertical do atêrro, quando este se elevar a mais de 3 metros sobre o terreno natural;

2.º Estabelecer, a distância inferior a 20 metros do caminho de ferro, contados nos termos do § 2.º do artigo 28.º, barracas de colmo, medas de palha ou feno e qualquer depósito de material inflamável. Exceptuam-se as moedas e depósitos estabelecidos durante as ceifas, quando a extensão da propriedade não permita fazê-los a maior distância, devendo em tal caso ser removidos logo que seja possível;

3.º Fazer depósitos de objectos não inflamáveis a distância inferior a 5 metros do caminho de ferro, contados nos termos do § 2.º do artigo 28.º, excepto se a altura destes objectos amontoados não exceder a do atêrro do caminho de ferro ou se fôr depósito de objectos necessários á cultura das terras.

§ 1.º Se a segurança pública, a conservação e polícia dos caminhos de ferro e a disposição dos locais o permitirem, pode o Governo autorizar os factos referidos nos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º d'este artigo ou diminuir as distâncias fixadas.

§ 2.º Se os proprietários, sem prévia autorização do Governo, praticarem qualquer dos factos proibidos neste artigo, incorrerão na multa de 500\$ a 3.000\$, sem direito a indemnização por qualquer dano sofrido na zona proibida, devendo esta ser restituída ao estado em que anteriormente se encontrava, a expensas do transgressor, independentemente de intimação ou processo.

Art. 30.º Se a segurança pública ou a polícia e conservação dos caminhos de ferro o exigirem, pode o Governo retirar a autorização concedida nos termos do § 1.º do artigo antecedente e ordenar, mediante justa indemnização, o arran-

mento das árvores e a demolição das construções ou muros feitos ao abrigo dos §§ 1.º e 2.º do artigo 28.º

§ único. Se os proprietários ou possuidores de prédios, depois de administrativamente intimados, não cumprirem a intimação, incorrerão na multa de 500\$ a 3.000\$, sendo as determinações do Governo mandadas executar à custa deles.

Art. 31.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro tem competência para proceder, officiosamente ou a requerimento dos interessados, à delimitação ou demarcação de terrenos confinantes com os caminhos de ferro, as quais se tornarão definitivas se os interessados não interpuserem recurso, no prazo de sessenta dias, para os tribunais ordinários.

§ 1.º (O § 2.º do artigo 38.º da Proposta).

§ 2.º O Governo estabelecerá as normas do processo a seguir para se fazer a delimitação ou demarcação previstas neste artigo e os termos do recurso que destas poderá ser interposto.

§ 3.º O processo que seguir seus termos perante a Direcção Geral de Caminhos de Ferro é isento de custas e selos; mas, se se recorrer aos meios ordinários e o processo administrativo transitar para juízo, aí se pagarão os selos correspondentes.

TÍTULO IV

Disposições penais

Art. 32.º As pessoas que se utilizem dos serviços dos caminhos de ferro são obrigadas a observar, na parte que lhes disser respeito, os regulamentos e disposições tarifárias aprovados pelo Governo. As transgressões que cometerem serão punidas com multa de 1000 a 10.000\$, segundo a gravidade da transgressão e os recursos dos transgressores.

Art. 33.º Durante a construção ou exploração dos caminhos de ferro, nenhum indivíduo estranho aos serviços dos mesmos pode transitar pela via ou atravessá-la, se não houver passagens de nível ou estas estiverem fechadas, salvo tendo licença especial e individual concedida pela empresa em casos justificados e segundo normas aprovadas pelo Governo.

§ 1.º A infracção ao disposto neste artigo será punida com multa de 100\$ a 1.000\$.

§ 2.º O que arrombar as vedações, arrombar ou abrir indevidamente as barreiras das passagens de nível ou as portas das estações incorrerá no dôbro da multa prevista no parágrafo anterior.

Art. 34.º Se os transgressores a que se referem os artigos anteriores injuriarem, desobedecerem ou praticarem actos de violência contra os agentes do serviço, serão punidos além da multa, com as penas cominadas na lei.

Art. 35.º Serão punidos, nos termos dos artigos 463.º e seguintes do Código Penal, os que por quaisquer meios impedirem ou tentarem impedir o estudo ou execução dos trabalhos autorizados pelo Governo e perturbarem a exploração, e os que destruírem ou de qualquer modo causarem danos aos trabalhos e obras feitos ou em construção e ao material da exploração, se houverem praticado qualquer dos factos incriminados nos citados artigos.

Art. 36.º (O artigo 31.º da Proposta).

Art. 37.º Serão punidos com as penas de homicídio premeditado os que, por qualquer modo, voluntariamente forem causa de algum acidente nos caminhos de ferro de que resulte a morte de uma ou mais pessoas. Se, podendo resultar a morte, esta todavia se não der, mas só ferimentos, a pena a aplicar será a de homicídio frustrado. Se, por motivo independente da vontade do agente, o incidente não ocorrer ou dêle não resultar a morte nem ferimento, o facto será punido como tentativa de homicídio.

§ único. (O § único do artigo 32.º da Proposta).

Art. 38.º O agente dos caminhos de ferro que, desempenhando serviços de que dependa a segurança pública, abandonar o seu posto será punido com a pena de seis meses a

dois anos de prisão, sem prejuízo das penas mais graves em que incorrer se esse abandono fôr causa de algum acidente.

Art. 39.º Os agentes ajuramentados dos caminhos de ferro deverão prender imediatamente, se fôr caso disso, o que praticar qualquer crime ou delito dentro dos limites dos mesmos caminhos de ferro, autuá-lo e entregá-lo à autoridade competente para ser processado e punido segundo a lei.

TÍTULO V

Disposições diversas

Art. 40.º Os autos levantados pelos agentes ajuramentados devem ser enviados ao respectivo agente do Ministério Público e uma cópia remeida à fiscalização do Governo. Se tiver havido prisão, será entregue também outra cópia à autoridade a quem o preso fôr confiado.

Art. 41.º As empresas, quando forem demandadas, serão citadas na pessoa de algum dos seus gerentes, directores ou administradores.

Art. 42.º Não podem ser penhorados, arrestados ou embargados: o material circulante, as máquinas, os instrumentos e utensílios das oficinas, as ferramentas, as instalações, os materiais e as edificações, destinados à conservação, guarda, segurança e exploração dos caminhos de ferro.

Art. 43.º Os trabalhos de campo para estudos e as obras para construção e reparação de linhas férreas autorizadas pelo Governo não poderão ser embargados, seja qual fôr o fundamento, o meio e o requerente. Se qualquer serviço público reconhecer que não foram cumpridas disposições regulamentares que ao mesmo serviço interessem, a obra não será embargada, mas será o facto por êle comunicado ao Governo, a fim de êste providenciar.

Art. 44.º Os caminhos de ferro estão sujeitos apenas à jurisdição do Governo, não sendo permitida qualquer ingerência, quer na sua construção, quer na sua exploração, aos corpos administrativos.

Art. 45.º São isentos da contribuição predial e de impostos municipais os imóveis dos caminhos de ferro que façam parte do domínio público.

Art. 46.º São isentas de sêlo fiscal a correspondência e

respectiva documentação dirigida pelas empresas concessionárias de caminhos de ferro às estações oficiais.

Art. 47.º Além das referidas nos artigos anteriores, são mantidas em favor das empresas de caminhos de ferro as isenções e vantagens que constam dos artigos 33.º e seguintes do decreto n.º 13:829, de 17 de Julho de 1927.

Art. 48.º Em todas as estações de caminho de ferro haverá um livro, numerado e rubricado pelo director geral de camingos de ferro, destinados a receber as reclamações dos passageiros ou expedidores e destinatários de mercadorias que tiverem razões de queixa das empresas ou dos seus empregados. Êste livro deve ser apresentado sempre que fôr exigido, quer pelos passageiros ou expedidores e destinatários, quer pelos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 49.º Nos caminhos de ferro explorados pelo Estado as respectivas administrações ou direcções terão direitos e obrigações, em matéria comercial, iguais aos das empresas concessionárias e estarão sujeitas à fiscalização a estas aplicável.

Art. 50.º (O artigo 47.º da Proposta).

Sala das Sessões da 24.ª Secção da Câmara Corporativa, 13 de Junho de 1938.

Eduardo Augusto Marques, presidente sem voto.

Albino Vieira da Rocha.

Afonso de Melo Pinto Veloso.

António Vasconcelos Correia.

António Vicente Ferreira.

Abel de Andrade.

Domingos Fezas Vital.

José da Glória.

Restituto José Coelho.

António dos Santos Viegas.

José Gabriel Pinto Coelho.

José Gago da Câmara de Medeiros.

Francisco Gonçalves Velhinho Correia.

Rui Enes Ulrich, relator.

Tem o voto de Geraldo Braamcamp de Mancelos, com a seguinte declaração:

Não concordo com a redacção do n.º 3.º do § 2.º do artigo 22.º

Se, como consta do parecer, a innovação introduzida leva a colaboração dos agentes ferroviários a constituir um contingente suplementar para o número efectivo que a fiscalização dos transportes por estrada exige, entendo que a redacção do referido n.º 3.º deve ser modificada. Os agentes das empresas ferroviárias, embora ajuramentados, são empregados de empresas particulares concorrentes e portanto a sua colaboração não deve ir além da que normalmente lhes pode ser concedida, podendo recorrer à intervenção das autoridades quando a mesma se torne necessária. Foi dentro desta orientação que tive a honra de propor, a fim de evitar interpretações duvidosas, que ao n.º 3.º do § 2.º do artigo 22.º do parecer da Câmara Corporativa fôsse dada a seguinte redacção:

«§ 5.º Colaborar na polícia e fiscalização necessárias para cumprimento das leis e regulamentos sôbre transportes

por outras vias diferentes das do caminho de ferro, desde que requeitem a intervenção das autoridades competentes».

Declaro ainda, relativamente ao § 1.º do artigo 26.º e § 1.º do artigo 27.º do parecer da Câmara Corporativa, que, tendo em atenção não ser a concorrência desregrada entre os vários meios de transporte que interessa à economia nacional, mas sim a sua coordenação, entendo que as autorizações concedidas às empresas ferroviárias pelos referidos artigos devem ser extensivas a todos os meios de transporte que estejam ou venham a estar sujeitos a tarifas obrigatórias. Julgo que no Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro tal indicação pode ser feita, porquanto igual princípio foi já adoptado no regulamento da camionagem, na parte relativa a tarifas e percursos.

Lisboa, 13 de Junho de 1938.

Geraldo Braamcamp de Mancelos.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Novembro de 1898

Automoveis

Foi publicado o relatório da comissão encarregada de apreciar os resultados do concurso das carruagens automoveis realizado em junho ultimo.

Estavam inscriptas 21 carruagens. Apresentaram-se no concurso 14, mas só 7 executaram integralmente as provas a que foram submetidas.

As carruagens deviam effectuar durante 9 dias consecutivos percursos de 60 kilometros, com itinerarios escolhidos de modo a serem excedidas as difficuldades habitualmente occorrentes na pratica.

Fizeram-se além d'isto experiencias sobre os freios nas rampas, e sobre a força de tracção.

As carruagens concorrentes eram de tres categorias:

1.^a — De motor unico com transmissão por engrenagens que permitem velocidades diversas.

2.^a — De motor unico com transmissão por engrenagens mas em que a mudança de velocidade se obtem pela variação da velocidade do motor.

3.^a — De dois motores, um para cada roda motriz, e com variações de velocidade obtidas pela variação da velocidade do motor.

Da 1.^a categoria havia duas carruagens, uma a essencia, Peugeot, outra electrica, Jenatzy.

Da 2.^a, outras duas, ambas electricas, *landolète* e *cab Jeautaud*.

Da 3.^a, tres: victoria, cupé e cupé galeria, todas de Kriéger.

A carruagem Peugeot tem a forma de cupé. Foi a unica viatura com motor de essencia que venceu as provas do concurso.

Comporta a carga util de 210 kilog. e pode levar 4 pessoas. O machinista vai na almofada no lugar do cocheiro.

O motor pesa 105 kilog. e está collocado na parte posterior. Dá 6 cavallos-vapor.

As engrenagens permitem velocidades de 6, 10, 15 e 20 k. por hora, e a velocidade de recuo de 6 k.

O freio é governado por um pedal que actua na caixa differencial, mas ha um segundo freio de mão para parar rapidamente.

O reservatorio de essencia comporta 35 litros; fica sob a almofada.

As rodas são metallicas com aros pneumaticos.

A carruagem Jenatzy é da «Sociedade geral dos transportes automóveis».

A energia é fornecida por duas baterias de 22 elementos, Fulmen.

Pondo as baterias, em quantidade ou em série, obtem-se as velocidades de 6 k. e 12.

Para as velocidades intermedias introduzem-se resistencias.

Os freios de enrolamento são movidos pelo pedal. Tem tambem freios de patins.

As rodas são de madeira com cubos metallicos.

A carruagem tem a forma de fiacre.

A carruagem Jeautaud tem a forma de *cab* de 4 rodas. No jogo deanteiro vae um cofre com as baterias Fulmen — 44 elementos, pesando 400 kilog.

O motor fica na parte posterior.

O conductor vae na parte posterior tambem.

O motor é da força de 3,5 a 4 cavallos vapor, e pesa 150 kilog.

Tem freio differencial e electrico.

As rodas são de madeira com cubo metallico e aros pneumaticos.

E' do mesmo constructor um *landolète* electrico, destinado a dois passageiros.

Póde servir aberto e fechado.

O conductor vae na frente.

O motor e transmissão pesam 190 kilog. e tem 5 cavallos vapor.

Póde ter velocidade de 7 a 18 km. Emprega acumulador Fulmen como os anteriores e freio electrico tambem.

As carruagens da 3.^a categoria só differem essencialmente na caixa.

Todas teem dois motores, um para cada roda da frente que são rodas motrizes e directrizes.

Cada motor é de 3 cavallos e pesa 65 kilog.

Póde ter 6 velocidades de 5 a 25 km.

As rodas são de madeira com cubo metallico e aros pneumáticos.

D'estas experiencias, notavelmente conduzidas, concluiu-se que os automoveis chegaram já ao periodo das applicações praticas vantajosas.

Não são todavia ainda mais baratas estas carruagens do que as de tracção a sangue.

Linhas Portuguezas

Porto Alexandre ao Humbe. — A companhia de Mossamedes pensa em construir uma linha ferrea, desde Porto Alexandre até ao Humbe, e que depois se prolongue à fronteira ingleza ou allemã.

A direcção da companhia expôz já ao sr. ministro do Ultramar o seu projecto com que muito se beneficiaria a nossa provincia africana.

Empregados das linhas do Estado. — Por ordem do sr. ministro das obras publicas, que se relaciona com a portaria aqui publicada e commenta-la sobre seguros operários, uma comissão constituida pelos medicos Agostinho Lucio, Ordaz e Schindler tem-se occupado de inspecionar os empregados ferro viarios das linhas do sul e sueste, considerados inaptos para o serviço.



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!

prefira pois os saltos **GALO**

Leacock (Lisboa), L.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA



UNIÃO DE SUCATAS, L.^{DA}

Casa fundada em 1895

Tubos de ferro e aço para Água, Pontes, Vedações e em Ferro Fundido desde 1" a 5" e 10" — 12" e 15". Chapas Zincadas Onduladas de 2^m,50x0,80 e 3^m,00x0,80. Carris da C. P. de 8 metros. Bidons e Tanques de Ferro. Arame Farpado e Zincado liso. Vigas em todos os tamanhos.

Telefone 64214

RUA ARCO ALCANTARA, 46 - LISBOA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 229, II série, de 1 de Outubro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 26.º do decreto-lei n.º 24.124, de 30 de Junho de 1934, nomear os engenheiros a seguir indicados para estudarem, no estrangeiro, a aplicação do sistema de *trucks* à utilização das vias a estabelecer nos terraplenos da doca n.º 1 de Leixões e suas ligações com a estação de Leixões, da linha de cintura do Porto, e com o molhe sul:

Rodrigo António Machado Guimarães, engenheiro director técnico dos portos do Douro e Leixões;

Júlio José dos Santos, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

a cada um dos quais será abonada a importância dos respectivos transportes, até ao limite de 6.500\$, bem como a ajuda de custo diária de 330\$, até ao limite de vinte e quatro dias.

A despesa de 28.840\$ resultante da execução desta portaria será satisfeita pela forma a seguir designada:

14.420\$ pela dotação do artigo 4.º, n.º 1), do orçamento de despesa da Administração dos Portos do Douro e Leixões, destinada a despesas de deslocação, ajudas de custo, subsídios de viagem e de marcha, etc., para ocorrer às despesas do engenheiro Rodrigo António Machado Guimarães;

14.420\$ pela dotação do capítulo 10.º, artigo 12.º, alínea b), do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro, destinada a viagem de estudo, para ocorrer às despesas do engenheiro Júlio José dos Santos.

A cada um destes engenheiros poderá ser adiantada a importância de 10.000\$, a encontrar na justificação da despesa, que farão no seu regresso.

O «Diário do Governo», n.º 231, II série, de 4 de Outubro publica o seguinte:

Em harmonia com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 30 do corrente, o projecto de aviso ao público unificando a sobretaxa de velocidade nos combóios directos, rápidos e de luxo, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 232, II série, de 6 de Outubro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19.831, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 3,966 do ramal de Santa Apolónia a Bemfica, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 235, II série, de 10 de Outubro publica o seguinte:

Declara-se que em 14 de Junho do corrente ano foi

baixado, por motivo disciplinar, a chefe de estação de 1.ª classe o chefe de estação principal, da rede do Sul e Sueste, José Luiz, ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, e que à data do referido arrendamento tinha a categoria de chefe de estação de 1.ª classe.

Declara-se que em 26 de Agosto do ano findo foi, por motivo disciplinar, baixado a factor de 3.ª classe, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontra prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o factor de 2.ª classe, da rede do Sul e Sueste, Manuel José de Vasconcelos, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de factor de 1.ª classe.

Declara-se que em 7 de Dezembro do ano findo foi, por motivo disciplinar, baixado a guarda-freio de 1.ª classe, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontra prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o condutor de 1.ª classe, da rede do Sul e Sueste, João de Deus Exposto, que à data do referido arrendamento tinha já a categoria de guarda-freio de 1.ª classe.

O «Diário do Governo», n.º 237, II série, de 12 de Outubro publica o seguinte:

Declara-se que a portaria que nomeia os engenheiros Rodrigo António Machado Guimarães e Júlio José dos Santos para uma missão de serviço no estrangeiro, publicada no «Diário do Governo» n.º 229, de 1 do corrente, foi visada pelo Tribunal de Contas em 24 de Setembro, não sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 6 do corrente, o projecto da nova tarifa especial n.º 4 (passageiros), proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 239, III série, de 14 de Outubro publica o seguinte:

EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 18 de Novembro do corrente ano, pelas catorze horas, na Administração do concelho de Silves, se há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno considerada sobrança, confinante à direita com a linha férrea do ramal de Portimão, entre os quilómetros 306,126.10 e 306,136.40, com a superfície de 20m², 29, situada na freguesia de Algoz, concelho de Silves e distrito de Faro; confronta ao norte e poente com Joaquim dos Santos e ao sul e nascente com o caminho de ferro, sendo a base de licitação de 5\$ por metro quadrado.

É citado, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto, o proprietário confinante acima mencionado, o qual tem direito de opção e de requerer o que tiver por conveniente para aquisição da referida parcela.

O «Diário do Governo», n.º 232, II série, de 6 de Outubro publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Declara-se que Francisco Ribeiro Gonçalves, que à data do arrendamento das linhas férreas do Estado à C. P. tinha a categoria de segundo oficial e pertencia à Direcção do Sul e Sueste, actualmente ao serviço daquela Companhia, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do respectivo contrato de arrendamento, onde tem a categoria de empregado principal, passou a denominar-se Francisco de Almeida Ribeiro Gonçalves, visto ter-se reconhecido, em face de documentos autênticos por êle apresentados, ser êste o seu verdadeiro nome.

O «Diário do Governo», n.º 237, II série, de 12 de Outubro publica o seguinte :

2.ª Repartição

Exploração e Estatística

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta de garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e relativa ao 1.º semestre do ano de 1938 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho do mesmo ano), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 53.743\$75, como liquidação relativa ao mesmo semestre.

ANUNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 230, III série, de 3 de Outubro publica o seguinte :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Martins (1.º), guarda de dia, reformado, falecido em 8 de Setembro de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Ana Emilia Rodrigues e Sofia do Sacramento, viúva e filha do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Lopes Ferreira, carregador, falecido em 15 de Agosto de 1938, à qual se habilita, nesta data Augusta Martins de Oliveira, viúva do aludido agente.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 232, III série, de 6 de Outubro publica o seguinte :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Jacinto Martins, chefe de 1.ª classe, em Vendas Novas, contribuinte n.º 1:280, falecido em 30 de Agosto de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Manuela da Rocha Martins e Maria Isabel Martins, filhas do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Filipe Augusto Pereira, chefe de estação de 3.ª classe, reformado n.º 1:096, falecido em 11 de Setembro de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Maria Carlota Gião Pereira, Joana, Ester, Francisco e Gertrudes, viúva e filhos do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Raimundo, assentador de 2.ª classe, reformado n.º 898, falecido em 5 de Setembro de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria do Nascimento, viúva do mesmo.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:096 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), chefe de estação de 3.ª classe, Filipe Augusto Pereira, aos quais se habilitam, nesta data, Maria Carlota Gião Pereira, Joana, Ester, Francisco e Gertrudes, viúva e filhos do mesmo.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 893 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), assentador de 2.ª classe Manuel Raimundo, aos quais se habilita, nesta data, Maria do Nascimento, viúva do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 237, III série, de 12 de Outubro publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Francisco Manuel Tavares, serralheiro, reformado, falecido em 19 de Setembro de 1938, à qual se habilita, nesta data, Maria Joaquina Rodrigues, viúva do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Maria Gomes, carregador, reformado, falecido em 18 de Setembro de 1938, à qual se habilitam, nesta data, Ana da Trindade e Maria Balsañica Trindade Gomes, viúva e filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 238, III série, de 13 de Outubro publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Timóteo, chefe de depósito, reformado n.º 1:037, Gaia, falecido em 9 de Setembro de 1937, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Feliciano Alberto Timóteo, Amélia Alberto Timóteo e Helena Alberto Timóteo, viúva e filhas solteiras.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 239, III série, de 14 de Outubro publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

SEDE: CALÇADA DO DUQUE, 20 - LISBOA

Pagamento do cupão das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) relativo ao 2.º semestre de 1938

São avisados os portadores do cupão n.º 19 das obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste) de que o seu pagamento, pela importância de 3\$87(5), terá lugar a partir do próximo dia 15.

O pagamento efectua-se em Lisboa, na sede da Companhia, e no Porto, na tesouraria da Companhia (estação de S. Bento), todos os dias úteis, desde as dez e meia às treze e das catorze às quinze e meia horas, e as sábados, desde as dez e meia às doze horas.

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

Engraxe só com
MIMI
a pomada preferida
União Industrial de Graxas, L.da
Avenida 24 Julho, 16 LISBOA



Baterias alcalinas de ferro-nickel
EDISON
Tintas anti-corrosivas
BITUMASTIC
C. SANTOS, L.da
57. Rua do Crucifixo, 59 - LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!